

Definitieve notitie aanpak integraal parkeerbeleid Zandvoort.
Augustus 2010

Notitie augustus 2010

Aan: Het gemeentebestuur (B&W en gemeenteraad) van Zandvoort

Van/namens: OPZ Ondernemers Platform Zandvoort
OVZ Ondernemers Vereniging Zandvoort
KHN afdeling Zandvoort
KvK Regio Haarlem – Amsterdam
VSZ Vereniging van Strandpachters te Zandvoort

Aanleiding:

1. De sterke afname van de capaciteit van “shop & go” parkeercapaciteit in en rond het centrum van Zandvoort de afgelopen jaren.
2. De sterke afname van omzetten in winkels en horeca;
3. De leegstand van zakenpanden en de sterke afname van het winkelbestand en horecabestand in (het centrum van) Zandvoort;
4. De start van de ontwikkeling van nieuw integraal parkeerbeleid door het gemeentebestuur van Zandvoort.

Inhoud:

1. Samenvatting
2. Visie op hoofdlijnen c.q. algemene uitgangspunten voor integraal parkeerbeleid
3. Management /beheer parkeerareaal
4. Plan van Aanpak parkeerbeleid
 - Inventarisatie;
5. Analyse op hoofdlijnen
 - Doelgroepen en parkeerbehoefte(n);
6. Bespreking van parkeerfaciliteiten op hoofdlijnen in relatie tot (mogelijke beschikbaarstelling voor) “doelgroepen” en (hun specifieke) parkeerbehoeftes met een voorlopige schatting van de parkeerbalans (analyse op basis van ondernemersinbreng en klantcontacten);
7. Raming van het parkeercapaciteittekort voor het (toeristisch) Centrum;
8. Suggesties voor verbeteringen;
9. Tweewielers
10. Kampeerwagens/campers
11. Conclusies;
12. Verzoek

1. Samenvatting

1.1. Visie op hoofdlijnen c.q. algemene uitgangspunten voor nieuw integraal parkeerbeleid

- Het parkeerbeleid moet faciliterend zijn voor de behoeften van de (internationale) gemeenschap. Als zodanig dient dit aan te sluiten op onder meer het raadsbesluit (2009) Bestemmingsplan Centrum; het raadsbesluit (2009) Structuurvisie Zandvoort 2025 e.v. , het Provinciale – en het Rijks beleid;
- Het parkeerbeleid voor bezoekers/gasten van Zandvoort dient gebaseerd te zijn op het “gastvrijheid principe”. In de notitie worden verschillende doelgroepen en behoeften onderscheiden. OPZ stelt dat er voor jaarrond toeristisch recreatief dagbezoek met als hoofddoel recreatief winkelen en verpozen in het historisch centrum van Zandvoort onvoldoende parkeerfaciliteiten binnen de centrumring te zijn. Dit moet veranderen.

- Voor (dag)toeristen met als hoofddoel (zomers) strandbezoek en zeebaden zijn volgens OPZ voldoende parkeerareaal beschikbaar. Parkeerplaatsen op dit areaal kunnen ook dienen (eventueel geschikt gemaakt worden) voor motoren, campers en lang parkeren van touringcars. Hierbij merken we op dat de wijze waarop parkeerterrein de Zuid wordt gerund volgens ons een voorbeeld is van een op gastvrijheid afgestemd terreinbeheer.

1.2. Van de hogere overheden (Provincie, Rijk en Europa) mag steun gevraagd en verwacht worden en wel met name voor het faciliteren van de hen regarderende – van buiten Zandvoort komende - automobilisten.

1.3. Van de gemeente wordt gevraagd om een “nulmeting”. Het parkeerplaatsen tekort binnen de centrumring (per juli 2010 door OPZ gevoelsmatig geraamd op een tekort van circa 1500 “shop & go” (“fiscale”) parkeerplaatsen) dient “wetenschappelijk” bepaald te worden. In overleg met Provincie en Rijk en EC dient gekomen te worden tot een besluit over het aantal parkeerplaatsen dat binnen de centrumring beschikbaar dient te komen voor dagtoeristen. Voor de opheffing van het tekort aan parkeerplaatsen binnen de centrumring dient een plan (van aanpak én financiering) te worden vastgesteld door genoemde partijen.

1.4. De raad stelt onder meer dat het parkeerareaal optimaal benut moet worden en zo mogelijk kostendekkend geëxploiteerd. De raad stelt als uitgangspunten onder meer dat door middel van zoveel mogelijk meervoudig/dubbel gebruik van (openbare) parkeerplaatsen “optimaal” dient te worden voorzien in de parkeerbehoeften van de bezoekers. De raad stelt ook dat de parkeertarieven concurrerend moeten zijn met die van buurgemeenten. OPZ onderschrijft deze uitgangspunten. Onderhavige notitie geeft aan op welk parkeerareaal “dubbelgebruik” goed mogelijk is en hoe de ongewenste hoge parkeerdruk in woongebieden, vooral veroorzaakt door lang parkerende werknemers en verblijfstoeristen, kan worden teruggedrongen.

1.5. Teneinde de parkeeroverlast van lang parkerende verblijfstoeristen en werknemers in woonstraten en binnen de centrumring terug te dringen wordt voorgesteld om werknemers (via werkgevers) en gasten in pensions/hotels etc. vignetten aan te bieden die “naar behoefte” geldig zijn op (niet overlast gevende) parkeerplaatsen en voor de tijdsduur die gewenst wordt.

1.6. Het opbouwen en in stand houden van een groot parkeerareaal, waarvan het overgrote deel nodig én bestemd is voor van buiten Zandvoort komende bezoekers is een complexe zaak. Teneinde het complexe Zandvoortse parkeerbeleid optimaal te kunnen managen zou volgens OPZ één slagvaardige professionele parkeerorganisatie moeten worden opgericht. OPZ stelt een “parkeerschaps” voor waarin naast de gemeente “naar rato” van de (te bepalen) omvang mede participeren de provinciale, rijks en Europese overheid. In het parkeerschap zouden de ondernemers/OPZ een adviesrol moeten kunnen vervullen. Het totale (openbare) parkeerareaal kan tegen “kostprijs” ingebracht worden in het parkeerschap, dat streeft naar een optimale kostendekkende exploitatie en concurrerende tarieven.

1.7. Als suggesties voor het creëren van meer openbare “shop & go” parkeerplaatsen binnen de centrum ring wordt o.a. aanbevolen:

- De ringwegen van het centrum en het stationsplein weer aan te wijzen voor “fiscaal shop& go” parkeren. De PAP vergunninghouders op die plaatsen te compenseren op tot PAP areaal aan te wijzen Watertorenplein, Favaugeplein, Boulevard Paulus Loot (noordzijde) en Boulevard Barnaart (zuidzijde);
- De weekmarkt te verplaatsen naar centrum wandelgebied. Hierdoor blijven die dag de parkeerplaatsen op het Zwarte veldje beschikbaar voor bewoners/belanghebbenden.

- Om met gemeentelijke parkeerfondsgelden oud en vervallen onroerend goed in het centrum aan te kopen, alsook wegbestemde onroerende zaken en binnenterreinen, ten einde deze (tijdelijk) in te richten voor “fiscaal” shop& go parkeren.
- Ook wordt bepleit de huidige brandweergarage (parkeerfaciliteit voor brandweermaterieel) te zijner tijd te vervangen door een openbare parkeergarage.

1.8. OPZ stelt voor dat het betaald parkeren wordt gemoderniseerd zodanig dat:

- voor de centrumbezoekers (shop&go) en strandbezoekers overal betaling achteraf mogelijk wordt.
- voor werknemers vignetten worden gekocht door de (grote) werkgevers en/of bij de parkeerorganisatie die gelden op de in de notitie geduide locaties.
- voor verblijfstoeristen vignetten worden gekocht bij/door de kamerverhuurders/hotels/pensions en/of de parkeerorganisatie die gelden op de in de notitie geduide locaties. Met name de boulevards en parkeerterreinen noord en zuid. Ook deze vignetten voor een door de verblijfstoerist gewenste tijdsduur.
- voor alle Zandvoortse auto's kunnen parkeervignetten beschikbaar komen die gelden op alle BEL en PAP parkeerplaatsen (én in woongebieden zonder parkeerbeleid).

1.9. OPZ vraagt voorts nog aandacht voor de (parkeer)behoeften van dagbezoek komend met touringcars, motoren en fietsen. Deze “kortparkeerders” zouden binnen/aan de centrumring én langs de boulevards gefaciliteerd kunnen (gaan) worden op in de notitie geduide locaties. Bewaakte fietsenstalling zou gecombineerd kunnen worden met parkeergarages. Voor lang parkeren van touringcars en overnachten (kort kamperen) van fietsers en motorrijders zouden de parkeerterreinen Noord en Zuid ingericht kunnen worden.

1.10. Ook wordt nog aandacht gevraagd voor de behoefte aan het beschikbaar krijgen en managen van overnachtingplaatsen en sanitaire voorzieningen voor (bezoekers met) campers. Naast de reguliere campings zouden ook de parkeerterreinen Noord en Zuid hiervoor (ten dele) kunnen worden ingericht.

2. Visie op hoofdlijnen c.q. algemene uitgangspunten voor nieuw integraal parkeerbeleid

Voorafgaand aan de concrete inbreng c.q. advisering door OPZ-OVZ-KvK inzake een plan van aanpak en de wenselijke inhoud van door de gemeente te ontwerpen integraal parkeerbeleid, willen we graag onze visie op de algemene hoofdlijnen voor het parkeerbeleid formuleren. We doen dat zo kort mogelijk, puntsgewijs en in willekeurige volgorde:

- o Het parkeerbeleid dient zich te richten op de huidige én toekomstige behoeften van de lokale gemeenschap (bewoners en ondernemingen), alsook bovenlokale doelgroepen.
- o Het parkeerbeleid dient faciliterend te zijn. Hiermee wordt bedoeld, dat het parkeerbeleid geen doel op zich is, maar zowel theoretisch als qua uitvoering, capacitatief en financieel organisatorisch de randvoorwaarden moet scheppen voor de door en voor de gemeenschap gewenste profit en non profit activiteiten binnen Zandvoort en de gewenste leefkwaliteit voor zowel inwoners als bezoekers.
- o Het parkeerbeleid dient als vertrekpunt een “nulmeting” te hebben c.q. een toetsing van de huidige beschikbare parkeerplaatsen aan door de raad vastgestelde (CROW)normen (in bestemmingsplannen).
- o Het parkeerbeleid voor de toekomst (korte en lange termijn beleid) moet aangeven welke parkeercapaciteit en parkeermaatregelen gewenst zijn teneinde aan de normstelling van de raad te gaan voldoen, waarbij tevens aangegeven dient te worden wat nodig is voor het faciliteren van de nieuwe ontwikkelingen

zoals die geformuleerd zijn in (het raadsbesluit m.b.t.) de structuurvisie Zandvoort 2025 (raadsbesluit 2009).

- In het parkeerbeleid onderscheiden we ten minste twee functies c.q. 2 hoofddoelgroepen.
 1. De lokale functie/hoofddoelgroep is de lokale inwoner/automobilist.
 2. De bovenlokale functie/hoofddoelgroep is de bovenlokale/bovenregionale automobilist.
 - Parkeerbeleid geformuleerd op de parkeerbehoefte(n) van inwoners uit Zandvoort (de lokale functie) dient door de gemeente zandvoort gefinancierd te worden;
 - Parkeerbeleid geformuleerd op de parkeerbehoefte(n) van de “niet-regio bevolking”, de bovenlokale functie, dient in principe (zo niet overwegend) door hogere overheden gefaciliteerd te worden.
 - Zandvoort heeft als een openbaar en vrij toegankelijk strand. Zandvoort is een bovenlokale, bovenregionale tot internationale openbare – vrij toegankelijke - toeristisch- recreatieve gemeenschapsvoorziening.
 - Het is vooral de bovenlokale en bovenregionale functie, die van Zandvoort veel vraagt. Het zo veel mogelijk voldoen aan die parkeerbehoeften is vanzelfsprekend, Echter de daaraan verbonden ruimtelijke en financiële inspanningen kunnen niet door de lokale bevolking (17.000 inwoners) worden opgebracht. Daarom dient het Zandvoortse parkeerbeleid mede door hogere overheden gefaciliteerd te worden.
 - Teneinde te kunnen (gaan en blijven) voorzien in de parkeerbehoeften van inwoners/automobilisten van buiten Zandvoort ligt facilitering door Provincie en Rijk in de rede. Teneinde te (gaan en blijven) voorzien in de parkeerbehoeften van internationale/Europese automobilisten ligt facilitering door de EG in de rede.

3. Management/beheer parkeerareaal

In de inleiding hebben we aangegeven, dat het parkeerareaal qua uitvoering, capacitatief en financieel-organisatorisch de randvoorwaarden moet scheppen voor de door en voor de gemeenschap te effectueren activiteiten binnen Zandvoort en de door de gemeenschap gewenste leefkwaliteit. We denken dat dit slechts “optimaal” en efficiënt kan indien het parkeerbeheer, de handhaving én alle parkeerareaal onder één management c.q. bestuur komt. Voor de vorming van het bestuur zien we de volgende “partners”:

- De gemeente voor het voorzien in de lokale parkeerbehoefte in woongebieden en de parkeerbehoefte van lokale vervoermiddelen bij de winkel en centrumvoorzieningen
- De gemeente, de Provincie, het Rijk en de Europese Commissie voor het voorzien in de (te bepalen behoefte aan) parkeercapaciteit c.q. parkeervoorzieningen van provinciale, landelijke en Europese (dag- en verblijfs)bezoek, ten einde hiermee tevens parkeerhinder in woongebieden te voorkomen
- De gemeente, Provincie, Rijk en Europese Commissie voor de (ruimtelijke) ordening, de planning, de financiering, het management en het beheer (de exploitatie, in stand houding en het dagelijks onderhoud) van parkeer- en stallingvoorzieningen.
- Lokale ondernemersvertegenwoordiging(en) in een Raad van overleg

Voor wat betreft de vorm denken we aan de oprichting van een “parkeerschap”. Het parkeerschap zal het totale Zandvoortse “publieke parkeerareaal” (alle gebouwde en ongebouwde “openbare” parkeervoorzieningen ten algemene nutte) verwerven, beheren en exploiteren. Het areaal zal verworven en gewaardeerd c.q. ingebracht worden tegen de thans geldende kostprijzen van gebouwde en ongebouwde parkeerplaatsen.

We gaan er van uit dat de Provincie, het Rijk en de Europese Commissie “naar rato” (naar rato van het aantal parkeeders uit Provincie, Overig Nederland en de EG) bijdragen aan de

oprichting en financiering van organisatie en parkeerareaal van het Parkeerschap. Deze zullen ook in staat gesteld worden om deel te nemen in het management, indien zij dit wensen. Het Parkeerschap dient te streven naar een “kostendekkende” exploitatie. Indien en voor zover een kostendekkende exploitatie niet lukt, dient bezien te worden wat de oorzaken van exploitatietekorten zijn. We denken dat tekorten kunnen ontstaan indien en voor zover hogere overheden in deze besluiten dat op parkeerareaal, dat bedoeld is voor de opvang van bovenlokale piekbehoeften, exploitatietekorten acceptabel zijn in het belang van het voorkomen van parkeerhinder in woonwijken van Zandvoort. Deze tekorten zouden dan “naar rato” gedekt mogen worden door Provincie, Rijk en Europese Commissie.

4. Plan van Aanpak parkeerbeleid

Inventarisatie

- Kwantificering vereiste parkeercapaciteit volgens raadsbesluiten (parkeernormen bij bestemmingen) t.a.v. vigerende bestemmingsplannen (met name bestemmingsplan Centrum Zandvoort);
- Kwantificering en kaart werkelijke parkeercapaciteit met onderscheid naar
 - beschikbaarheid ten algemene nutte (fiscale ppln);
 - beschikbaarheid/bezetting/reservering voor vergunninghouders;
 - beschikbaarheid/bezetting voor “privé” (bij/onder) woningen
 - beschikbaarheid/bezetting voor privé (bij/onder winkels) met beperkte openstellingstijden en beperkte functie “ten algemene nutte”.
- Vaststelling parkeerbalans met duiding van “verschil” (“spanning” c,q, onbalans) met toetsing van:
 - vereist volgens raadsbesluit(en) i.c. (algemeen erkende) normering
 - beschikbaarheid en aantallen ppln binnen loopafstandnormen (KvK normen c.q. algemeen erkende loopafstanden voor gebruikers/doelgroepen) van zakelijke bestemmingen.

5. Analyse op hoofdlijnen

De parkeerbehoefte(n)

We onderscheiden de volgende doelgroepen en (hun) parkeerbehoeften

- Hoofddoel centrumbezoek (recreatief winkelen en horeca, wellicht een slagje “strand”) dat komt
 - Vanuit Zandvoort noord, Bentveld en de regio (Velsenbroek, Santpoort, Bloemendaal, Haarlemmermeer, Bollenstreek). De trein/bus is voor dezen geen redelijk alternatief. *We ramen de potentiële behoefte (aantal bewoners in die gebieden die naar zandvoort centrum als “winkeluitje” zouden willen gaan, als voldaan wordt aan hun “openbare” parkeerbehoefte binnen de loopafstand van 50 á 100 meter van het centrum op weekdagen op 500 á 1000 ppln en op zaterdag en zondagen op 1500 á 2000 ppln. De parkeerplaatsen langs d boulevard zijn voor deze “doelgroep” geen redelijk alternatief. Men wil in het centrum parkeren, dicht bij winkels en (avond)horeca (voor eten en/of uitgaan.*
 - Vanuit de (verre) randstad, midden en oost Nederland en het Duitsland buitenland. *Er melden zich op door de weekse dagen regelmatig dagrecreanten/bezoekers (automobilisten) die aankondigen, dat ze zandvoort voortaan niet meer als dagtochtdoel zullen opnemen omdat ze te ver van het centrum moe(s)ten parkeren. Onder de doorgaans (mindere) weersomstandigheden kiezen ze voortaan voor kustbadplaatsen met voldoende parkeerplaatsen in/om het hoofdcentrumgebied omdat daar hun aankomstdoel ligt én hun vertrekpunt na een dagje recreatief wandelen in centrum en met een slagje strand. Voor met touringcars komende dagbezoekers kunnen wachtplaatsen aangewezen worden op de in paragraaf 3 genoemde terreinen.*
- Hoofddoel hotel- en pensionbezoek (overnachtingen). Door de gemeente en de hotels-/pensions ware te berekenen voor hoeveel en welke hotels/pensions er (hoeveel ?) parkeerplaatsen en op welke plaatsen/loopafstanden gewenst en mogelijk zijn. In

paragraaf 3 bespreken we de potentiële beschikbaarheid van parkeerplaatsen hiervoor. Ook de betaalwijze en het “vignet” dient voor deze doelgroep ontworpen te worden.

- Liefst parkeren deze gasten/automobilisten qua tijd ongelimiteerd én zo dicht mogelijk bij hun overnachtingadres. Er is een grens aan de acceptatie van een parkeerbedrag (per dag/nacht). Bij hotels/pensions dienen laad- los parkeerplaatsen te zijn. Op een (maximale) loopafstand van circa 250 á 350 meter dienen langparkeerplaatsen te zijn met de mogelijkheid van betalen achteraf (liever nog vooraf in het hotel/pension). Voor touringcars kunnen plaatsen aangewezen worden zoals aangegeven in paragraaf 3.
- Hoofddoel campingbezoek en strandhuisjesbezoek.
 - Deze “bezoekers”/“bewoners” parkeren doorgaans op de parkeerplaatsen langs de boulevard Barnaart ten noorden van de bebouwde kom.
- Hoofddoel zee-/strandbezoek (recreatief wandelen, baden, watersport, strandhoreca) wellicht daaraan gekoppeld een slagje dorp (winkels en horeca).
 - Vanuit alle windstreken en de (nabije) regio onderscheiden we verschillende doelgroepen en hun behoeften:
 - Zonaanbidders (komen gedurende de circa 14 hete zomerse dagen (statistisch gemiddelde op jaarbasis). Hiervoor blijkt altijd weer te weinig parkeercapaciteit te zijn op de grote parkeerterreinen (noord en zuid) en langs de boulevards.
 - Watersporters zoals surfers, kites (komen overwegend gedurende het seizoen van maart – oktober) als de windcondities goed lijken. Doorgaans is hiervoor ruime parkeercapaciteit beschikbaar langs de boulevards.
 - Hoofddoel race-evenementen
 - Vanuit alle windstreken en de (nabije) regio komen de “racefans”. Voor zover het geen hotel-/pensiongasten zijn, bezetten deze(n) de parkeerplaatsen op de grote parkeerterreinen (circuit/noord – zuid, boulevards en voorts in (woon)wijken door heel Zandvoort heen onderscheiden we verschillende: Zandvoort noord, Bentveld en de regio (Velsenbroek, Santpoort, Bloemendaal, Haarlemmermeer, Bollenstreek). De trein/bus is voor dezen geen redelijk alternatief. *We ramen de potentiële behoefte (aantal bewoners in die gebieden die naar Zandvoort centrum als “winkeluitje” zouden willen gaan, als voldaan wordt aan hun “openbare” parkeerbehoefte binnen de loopafstand van 50 á 100 meter van het centrum op weekdays op 500 á 1000 ppln en op zaterdag en zondag op 1500 á 2000 ppln. De parkeerplaatsen langs d boulevard zijn voor deze “doelgroep” geen redelijk alternatief. Men wil in het*

6. Bespreking van parkeerfaciliteiten op hoofdlijnen in relatie tot (mogelijke beschikbaarstelling voor) “doelgroepen” en (hun specifieke) parkeerbehoeftes met een voorlopige schatting van de parkeerbalans (analyse op basis van ondernemersinbreng en klantcontacten):

Vooraf

We bespreken de (voornaamste) parkeerfaciliteiten/parkeervoorzieningen/parkeercapaciteit én de volgens onze inzichten reële (prioritaire) aanwendingsmogelijkheden. We laten de private parkeerfaciliteiten van de 4 “grote” hotels en verblijfsrecreatievoorzieningen zoals Sunparcs, Fenema-Palacehotel en NH hotel buiten beschouwing.

- Boulevard parkeerplaatsen noord (Bloemendaal – Bebouwde kom “fiscaal parkeren”)
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten
 - (gemiddeld) volbezet tijdens ... race-evenementen door autosport publiek
 - overigens door de week bezet door eigenaren/gebruikers van zomer-/strandhuisjes voor 25%
 - overigens op zaterdag en zondag bezet door eigenaren/gebruikers van zomer-/strandhuisjes voor 50%
- Parkeerterrein noord – Circuit

- (gemiddeld) volbezet tijdens ... race-evenementen door autosport publiek
- (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten
- overigens nauwelijks gebruikt
- geschikt voor gebruik door lang-parkeerders (pension-/hotelgasten Admiralenbuurt – Oud Noord tot 350 mtr loopafstand / werknemers met fietsvoorziening; touringcars na “lossen” toeristen in centrum;
- geschikt voor gebruik door vergunninghouders Admiralenbuurt tot 200 meter loopafstand
- Parkeerterreinen Boulevard Barnaart (noord) langs Admiralenbuurt tot Palaceplein (“fiscaal parkeren”)
 - (gemiddeld) volbezet tijdens ... race-evenementen door autosport publiek
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten
 - overigens nauwelijks gebruikt
 - geschikt voor gebruik door langparkeerders (pension-/hotelgasten Admiralenbuurt – tot 350 mtr loopafstand / werknemers centrum
- “PAP” Parkeercapaciteit (openbaar) op straten in Admiralenbuurt
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten en vergunninghouders
 - (gemiddeld) jaarrond volbezet ma t/m vrijdag vanaf 16.30 uur, op zaterdag, zon- en feestdagen door vergunninghouders
 - ma t/m vrijdag van 08.00 uur – 16.00 uur geschikt voor gebruik door lang-parkeerders (pension-/hotelgasten Admiralenbuurt – tot 350 mtr loopafstand en werknemers centrum)
- Boulevard parkeerplaatsen zuid (Boulevard Paulus Loot) (“Fiscaal parkeren”)
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten
 - (gemiddeld) volbezet tijdens ... race-evenementen door autosport publiek
 - overigens door de week voor circa 5% gebruikt door bezoekers strand (wandelaars en horecabezoek)
 - geschikt voor gebruik door langparkeerders (pension-/hotelgasten Centrum, Zuidbuurt, Brederode buurt tot 350 mtr loopafstand / werknemers met fietsvoorziening; touringcars na “lossen” toeristen in centrum;
- Parkeerterrein zuid
 - (gemiddeld) volbezet tijdens ... race-evenementen door autosport publiek
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten
 - overigens nauwelijks/bepikt gebruikt door lang parkeerders/werknemers/pension-/hotelgasten zuidbuurt
 - geschikt voor gebruik door lang-parkeerders (pension-/hotelgasten Centrum, Zuidbuurt, Brederode buurt tot 350 mtr loopafstand / werknemers met fietsvoorziening; touringcars na “lossen” toeristen in centrum;
 - geschikt voor gebruik door vergunninghouders Zuidbuurt en Brederodebuurt tot 200 meter loopafstand
- Parkeerterrein Friedhofplein
 - (gemiddeld) volbezet tijdens ... race-evenementen door autosport publiek
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten
 - overigens niet/nauwelijks gebruikt
 - geschikt voor gebruik door langparkeerders (pension-/hotelgasten Centrum, Zuidbuurt, Brederode buurt tot 350 mtr loopafstand / werknemers met fietsvoorziening; touringcars na “lossen” toeristen in centrum;
 - geschikt voor gebruik door vergunninghouders Zuidbuurt, Thorbeckebuurt en Brederodebuurt tot 200 meter loopafstand
- “PAP” Parkeercapaciteit (openbaar) op straten in Brederodebuurt, Zuidbuurt en Brederodebuurt
 - (gemiddeld) volbezet tijdens 14 zomerse/ hete stranddagen door badgasten en vergunninghouders

- (gemiddeld) jaarrond volbezet ma t/m vrijdag vanaf 16.30 uur, op zaterdagen, zon- en feestdagen door vergunninghouders
- ma t/m vrijdag van 08.00 uur – 16.00 uur geschikt voor gebruik door langparkeerders (pension-/hotelgasten tot 350 mtr loopafstand en werknemers centrum)
- Parkeerplein watertorenplein
 - (gemiddeld) jaarrond volbezet 7 dagen/week door langparkeerders op abonnement door Werknemers casino en particulieren
 - (na afweging en reorganisatie beter) geschikt (qua loopafstand) als “fiscale parkeercapaciteit voor gebruik door (recreatief) winkelpubliek, centrum klanten en (avond)horecabezoek centrum (inclusief Casino); touringcar/toeristenbezoek centrum.
- Parkeergarage Casino (Badhuisplein)
 - Privé parkeergarage – overwegend - voor Casino klanten.
- Parkeerplein Favaugeplein (fiscaal parkeren)
 - (thans gemiddeld) jaarrond 5 dagen/week 50% bezet door langparkeerders (gemeenteambtenaren op vignet);
 - (na afweging en reorganisatie beter) geschikt (qua loopafstand) als “PAP” parkeercapaciteit voor gebruik vergunninghouders/bewoners – ondernemers – hotel-/pensiongasten Centrum/Engelbertsstraat/Zeestraat en (recreatief) winkelpubliek, centrum klanten; touringcar/toeristenbezoek centrum. (ambtenaren verplaatsen naar Friedhofplein – Parkeerterrein noord met fietsvoorziening);
 - Dirk v.d.Broek privé parkeerterrein voor supermarktklanten open tijdens winkeltijden
- Parkeerterrein(en) Schuitengat, Fenemaplein en parkeergarage Fenemaplein
 - Overwegend bestemd voor “belanghebbenden/eigenaren” in Bp Zeereep midden (wederopbouwproject “Zomercentrum Zeestraat” zie PPS afspraken, B&W besluit en raadsbesluit 1962)
 - (thans gemiddeld) jaarrond 7 dagen/week 90% bezet door langparkeerders/PAPvergunninghouders; overigens overwegend privé parkeercapaciteit in boxen en op straatplaatsen (klemmen) voor belanghebbenden en relaties van Palacehotel.
 - PAP – Schuitengatparkeerplaatsen overwegend gebruikt door PAP vergunninghouders en supermarktklanten (50 – 50)
- PAP parkeerplaatsen Stationsbuurt; Engelbertsstraat; Zeestraat; Noordbuurt
 - (gemiddeld) jaarrond volbezet na 16 uur op ma t/m vr én 24 uur/etmaal op zaterdagen, zon- en feestdagen door vergunninghouders
 - ma t/m vrijdag van 08.00 uur – 16.00 uur voor ca 50% bezet door vergunninghouders/langparkeerders (pension-/hotelgasten en bewoners).
 - (na afweging en reorganisatie beter) geschikt (qua loopafstand) als “fiscale parkeercapaciteit” voor gebruik door (recreatief) winkelpubliek, centrum klanten; toeristenbezoek centrum. (PAP vergunninghouders tussen 09.00 uur en 20 uur verplaatsen naar Favaugeplein)
- PAP parkeerplaatsen Hogeweg;
 - (gemiddeld) jaarrond volbezet na 16 uur op ma t/m vr én 24 uur/etmaal op zaterdagen, zon- en feestdagen door vergunninghouders
 - ma t/m vrijdag van 08.00 uur – 16.00 uur voor ca 80% bezet door vergunninghouders/langparkeerders (pension-/hotelgasten en bewoners).
 - (na afweging en reorganisatie beter) geschikt (qua loopafstand) als “fiscale parkeercapaciteit” voor gebruik door (recreatief) winkelpubliek, centrum klanten; toeristenbezoek centrum. (PAP vergunninghouders tussen 09.00 uur en 20 uur verplaatsen naar Favaugeplein; Watertorenplein; Boulevard Paulus Loot; Brederodebuurt; Zuidbuurt op loopafstand circa 250 mtr)
- Fiscale parkeerplaatsen (... aantal?) Oranjestraat; Haltestraat; Grote Krocht; Louis Davidsstraat; Swalüestraat bij Gemeentehuis / Gasthuisplein

- (gemiddeld) jaarrond 90% á 100% (vol) bezet tussen 09.00 uur en 23 uur gedurende 7 dagen/week door klanten/bezoekers centrum.

Noot OPZ: Dit zijn de enige “openbare shop & go” plaatsen – binnen de aanvaardbare loopafstand (KvK norm van circa 50 á 100 m1 ?) ten behoeve van het totale (commerciële en toeristische) centrum van Zandvoort. Hoeveel zijn dit er? Ten behoeve van hoeveel m2 commerciële en toeristische (monumentale en museum) bestemmingen?

- Parkeerplaatsen Zwarte veld – Prinsesseweg en Oranjebuurt
Dit zijn (“vrije”) parkeerplaatsen. Er staat op het Zwarte veld een bord “bewonersparkeren/wegsleepregeling”. De parkeerplaatsen zijn jaarrond van maandag t/m zondag dag en nacht voor circa 90% bezet door “belanghebbenden” (en werknemers van het centrum).
- Parkeerplaatsen op openbare weg(en) in overige woongebieden, ten zuiden van de spoorbaan en oost van het centrum.
Dit betreft “vrije” openbare parkeerplaatsen. Inmiddels worden overdag tussen 09.00 en 17.00 uur ten dele bezet door lang parkerende werknemers (schatting circa 50%) en 50% door belanghebbenden, 's-Avonds en 's-nachts zijn de parkeerplaatsen doorgaans voor 100% bezet door belanghebbenden.
- Buurten ten noorden van de spoorbaan. (Oud – en Nieuw noord)
Deze buurten worden hier niet behandeld omdat die op te grote (loop)afstand liggen van het centrum en het strand.

7. Raming van het parkeerplaatsentekort binnen de “Centrumring”:

“Linksom en rechtsom” kan het tekort aan parkeerplaatsen voor het centrum “geraamd” worden.

- “Linksom”. Een capaciteitstekortraming vanuit het bestemmingsplan Centrum op basis van de bestemmingen en de parkeernormering. Dit is aan de gemeente gevraagd. Het tekort is het aantal parkeerplaatsen vereist volgens parkeernormen bij de bestemmingen minus de aanwezig “openbare shop & go” c.q. “fiscale” parkeerplaatsen.
- “Rechtsom”. Een capaciteitstekort raming gebaseerd op een (te nemen) raadsbesluit over het aantal parkeerplaatsen dat gelijktijdig – binnen de centrumring - aangeboden moet kunnen worden (voor recreatief winkelen en avond horeca/uitgaan) aan bovenlokale centrumbezoekers en aan Zandvoortse inwoners minus het beschikbare aantal daarvoor geschikte “shop & go” parkeerplaatsen. Nu is er niet of nauwelijks openbare parkeercapaciteit binnen de “centrumring” c.q binnen voor deze doelgroep (bij “niet strandweer”) aanvaardbare loopafstanden (50 – 150 meter). In deze zou de gemeenteraad (zo mogelijk afgestemd met GS van Noord Holland) dienen te besluiten voor hoeveel openbare “shop & go” parkeerplaatsen er ten behoeve van boven lokale (regio Zuid Kennemerland en Haarlemmermeer) automobilisten binnen de Centrumring beschikbaar dienen te zijn/komen. Het op grote afstand strand-/boulevard-parkeren is voor deze doelgroep geen redelijk alternatief!

8. Suggesties voor verbeteringen

- a. het creëren van meer openbare “shop & go” parkeerplaatsen voor centrum – dagbezoek, recreatief winkelen en (avond)horecabezoek. Meer openbare “shop & go” parkeerplaatsen kunnen gecreëerd worden door:
 - Met gemeentelijke parkeerfondsgelden verwerven van (oud, vervallen) onroerend goed, gelegen in en om het centrum gebied. Onroerend goed dat niet of nauwelijks nog gebruikt wordt en/of geen economische functie meer vervult. Dit onroerend goed ware te verwerven en slopen om daarop openbare parkeerplaatsen (en spelen voor jeugd) realiseren. Daarmee krijgt dit (weer) een economische functie (betaald parkeren én de economische spin off naar de centrum economie)
 - Het vervangen van de centrum-brandweercapaciteiten (de Brandweerkazerne wordt verplaatst naar elders buiten het centrum) door openbare parkeercapaciteiten.

- Het met private parkeergarage-eigenaren in het centrum (DEKAmarkt – ABN-AMRObank – Jupiterplaza) regelen van avond- en nachtopenstelling.
 - Het “verschuiven” van bewoners-/belanghebbenden PAP parkeerzones “naar buiten” een te bepalen centrumparkeerzone en het gedurende winkeltijden “fiscaliseren” van deze PAP parkeerplaatsen. (Denk aan Hogeweg; Thorbeckestraat; Engelbertsstraat; Zeestraat; Stationsplein/Eltzbacherstraat; Zwarte veld; Prinsesseweg; hele Gasthuisplein). De belanghebbenden op deze plaatsen “verschuiven” naar (ook) tot PAP plaatsen aan te wijzen Favaugeplein, Watertorenplein, Heemskerkstraat, Boulevard Paulus Loot en Boulevard Barnaart zuid.
 - Tijdelijk (in afwachting van gereed te komen nieuwe gemeentelijke parkeergarages) kunnen geplande te slopen onroerende zaken in het centrumgebied (in het kader van herstructureringsplannen) versneld verworven worden, gesloopt worden en het maaiveld kan tijdelijk worden ingericht t.b.v. “fiscaal” parkeren.
 - Het verwerven van (binnen)terreinen tussen Hogeweg en Grote Krocht, Achter de Oranjestraat (met DEKA en HEMA samenwerkend) én het herstructureringsgebied in de Noordbuurt (achter de Zeestraat). Hierop ware plannen te ontwikkelen en uit te voeren gericht op het realiseren van het resterende tekort aan openbare gratis.
- b. Het beschikbaar stellen van voldoende/meer parkeerplaatsen voor pensions en hotels in/om de centrumring en in woongebieden tegen voor de gasten aanvaardbare parkeertarieven.
- In paragraaf 3 benoemden we de voor deze doelgroep geschikt te maken parkeerfaciliteiten. De (vrije) capaciteit is – naar onze inschatting - groot genoeg en gedurende circa 350 dagen per jaar (op weekdays tussen 17.00 uur en 10.00 uur en in de weekends voor circa 50% van het hotel-pensionbezoek ook overdag tussen 10.00 en 17.00 uur als de vraag/behoefte van de hotelgasten er vooral is) ook “vrij” beschikbaar op de “gefiscaliseerde” parkeerplaatsen buiten de centrumring. (Boulevard Paulus Loot; Watertorenplein; Favaugeplein; Boulevard Barnaart; Parkeerterreinen Zuid en Noord)

9. Tweewielers

We onderscheiden:

- fietsen (met en zonder hulpmotor) met bestemming strand
Hiervoor heeft de provincie fietsenstallingen gemaakt langs de boulevard. Dit in het kader van het project “bereikbaarheid kust”. We nemen aan dat de instandhouding- en beheerkosten eveneens voor rekening van de provincie komen.
- fietsen (met en zonder hulpmotor) met bestemming dorpscentrum (voorzieningen en winkels)

Hiervoor zijn er veel te weinig stallingvoorzieningen. Aanbevolen wordt om een “nulmeting” te doen van parkerende fietsen in het centrum in de zomerse zondagen (“stranddagen”), zaterdag “niet stranddagen” en op door de “marktdag”(woensdag). Alsdan zal de fietsenstallingbehoefte geraamd kunnen worden voor regionale fietsers met bestemming dorpscentrum, voor strandgasten en voor centrumbezoek uit het dorp en nabije regio op de “normale marktdag” en een niet zomerse zondag. Met deze gegevens als vertrekpunt zou de gemeente(raad) dan stallingplaatsen aan dienen te wijzen én in te richten voor de Zandvoortse fietsbehoefte (eigen bevolking met eigen middelen te financieren). In samenspraak met de provincie zouden dan de investeringen voor stallingplaatsen t.b.v. regionale fietsers en de in standhoudings- en beheerkosten daarvan nagestreefd kunnen worden.

We wijzen er op dat in andere gemeenten wel (bewaakte) fietsenstallingen zijn gerealiseerd in afgescheiden delen van een parkeergarage onder het zicht van de beheerder(s). Wellicht

is dat ook voor Zandvoort centrum een optie. Hoewel we hierbij signaleren, dat fietsers doorgaans voor hun “doel” (wensen te) hun fiets stallen.

- Motorfietsen en scooters (snelverkeer)

Hiervoor zijn nog geen specifieke stallingplaatsen binnen de gemeentegrenzen. Op basis van een behoefteonderzoek zou bepaald moeten worden hoeveel behoefte hieraan is en op welke plaatsen (bij welke doelen). Dat kan op mooie zomerse dagen gemeten worden langs het strand en in het dorpscentrum. Daar staan motorfietsen en scooters doorgaans (“hinderlijk”) op trottoirs en pleinen (voetgangersgebied) geparkeerd. In samenspraak met verenigingen voor motorfietsers en scooters zou dan beleid geformuleerd kunnen worden. Waar zijn hoeveel parkeerplaatsen wenselijk. Zijn er aanvullende voorzieningen bij die parkeerplaatsen wenselijk, zoals kleedhokjes, toiletten, kluisjes voor helmen en kleding etc. Op basis van dit onderzoek kan samen met provincie, rijk en EG gestreefd worden naar het realiseren (en financieren van de realisering, in stand houding en het beheer) van stallingplaatsen c.a. voor deze doelgroepen op of nabij de plaatsen van bestemming. Gedacht kan worden aan een parkeervoorziening op het Favaugeplein (voor dorpscentrum en centrum boulevard) en/of Watertorenplein, op P- Noord (circuit) voor race-evenementen en strand en op P-zuid (voor evenementen en strand nabij de strandafgang zuidstrand/nudistenstrand).

10. Kampeerwagens/campers

Er is zeker ook behoefte aan parkeer- en overnachtingplaatsen voor deze verblijfstoeristen. Vanuit de raad is in het verleden al aan B&W gevraagd om onderzoek te doen naar de behoefte en naar parkeer- en overnachtingplaatsen voor deze toeristen.

We adviseren om hiervoor aan te wijzen:

- een locatie, of twee locaties in/nabij het dorpscentrum voor dagbezoek aan het dorp en de centrum boulevard;
- Locaties op P-Noord (circuit) en P-zuid. Hierbij dienen dan sanitaire voorzieningen en een beheerderregeling gerealiseerd te worden.

Vorengenoemde voorzieningen zouden door Provincie en Rijk en Europese Commissie financieel mogelijk gemaakt dienen te worden, aangezien het overwegend eigenaren van vervoermiddelen vanuit Provincie, Overige Nederland en Europa zullen zijn, waarvoor deze voorzieningen zullen dienen. In overleg met de doelgroepen (verenigingen) zouden door de gemeente in overleg met de hogere overheden onderzoek gedaan kunnen worden en plannen tot ontwikkeling en realisering gebracht.

Wellicht dat in deze(n) samenhang wenselijk is met te realiseren en beheren parkeervoorzieningen voor touringcars en motorfietsen.

11. Conclusies

Onze conclusies zijn:

- Er zijn gelden (hoeveel en voor welke gebouwen?) in het gemeentelijk parkeerfonds gestort en nog niet besteed aan de daarmee (voor de stortende bedrijven) te realiseren parkeerplaatsen. In paragraaf 5 geven we aan waarvoor die gelden op korte termijn ingezet kunnen worden én kunnen gaan “renderen” binnen het uit te breiden “fiscale parkeerregiem”.
- Er is vooral een groot structureel tekort aan openbare (fiscale) parkeerplaatsen voor de “doelgroep” recreatief centrum bezoek en avond horecabezoek. Dat tekort moet nauwkeuriger geraamd worden. Vooralsnog ramen we dat – gevoelsmatig – op 1500 parkeerplaatsen. In paragraaf 6 geven we aan op welke wijze, waar en hoe op korte en langere termijn dit tekort kan worden gereduceerd en mogelijk ook opgeheven. Het betreft de volgende oplossingen:
 - a. Verschuiven van PAP plaatsen naar fiscale plaatsen buiten de “centrumring” ten gunste van het aanwijzen tot fiscale plaatsen binnen de centrumring. (Kost weinig en genereert meer rendement van – c.q. omzet bij de beschikbare parkeercapaciteit);

- b. Verwerven van vervallen, verpauperd of en/of wegbestemd onroerend goed zonder reële economische functie(s) binnen de “centrumring”. Het slopen hiervan en het hierop tijdelijk (of permanent) realiseren van openbare fiscale parkeerplaatsen. (Zal weinig kosten en onrendabel onroerend goed wordt vervangen door rendabele fiscale parkeerplaatsen die het economisch functioneren van voorzieningen in het centrum kunnen bevorderen.
- c. Verwerven van binnenterreinen binnen de centrumring en hierop realiseren (al dan niet samen met eigenaren) van centrumprojecten mét parkeergarages die meer “shop & go” parkeerplaatsen opleveren dan er nodig zijn voor de te realiseren bestemmingen hierop.

12. Verzoek

We verzoeken B&W en gemeenteraad van Zandvoort vriendelijk om deze notitie te betrekken bij de (verdere) ontwikkeling van korte termijn - en lange termijn parkeer- en ruimtelijke orderingsbeleid.

OPZ Zandvoort
Aug. 2010